

L'intervention foncière en extension urbaine

A. Les causes de l'étalement urbain

B. Les enjeux fonciers

C. Les stratégies d'intervention

Quelques ordres de grandeur

- 1. Environ 60.000 hectares (0,1% du territoire) sont « artificialisés » chaque année**
- 2. Ce volume global varie peu depuis 30 ans mais la dispersion des implantations augmente**
- 3. Trois composantes y contribuent pour des valeurs équivalentes:**
 - le logement**
 - les activités**
 - les infrastructures**

A. Causes de l'étalement urbain

1. Le facteur démographique
2. L'amélioration des niveaux de vie
3. Les nouveaux espaces d'activités
4. Les nouvelles demandes immobilières
5. L'allongement des déplacements
6. Fin du dualisme urbain/rural
7. Faible valeur du foncier agricole
8. Surcoûts publics des fortes densités
9. Surcoûts privés des fortes densités
10. Effets pervers de certaines politiques urbaines

1. Le facteur démographique

Ce facteur est cité pour mémoire car c'est le plus évident,
le mieux connu,
le plus étudié

... mais généralement le moins important

Si la population de l'agglomération augmente de 5%,
il est clair que les besoins d'espaces augmentent
eux aussi de 10%, "toutes choses égales par ailleurs »...
... mais, par ailleurs, "les choses" ne sont pas égales

1bis la demande de logement liée au nombre de ménage

Approche fréquente mais purement tautologique puisque, par définition (statistique), il y a toujours autant de ménages que de logements (résidences principales)

C'est plutôt, au contraire, l'amélioration de l'accès au logement qui provoque l'augmentation du nombre de ménages par décohabitation des ménages existants

... aux SDF près, dont le nombre relève d'une autre logique

2. L'amélioration des niveaux de vie

Avec l'amélioration du niveau de vie, les ménages cherchent à se loger plus au large (cela se vérifie en comparaisons internationales et/ou historiques)

**Entre 1972 et 2006, la surface moyenne de plancher de résidence principale est passée de 25 m² à 40 m² par habitant
c'est à dire une augmentation de 60% en 34 ans (ou +1,4% par an)**

**Même sans croissance démographique, il faut donc augmenter de 60% en une génération : soit la surface des espaces urbanisés
 soit la densité des espaces urbanisés**

**Une commune qui se contente de construire pour le seul remplacement de l'habitat vétuste, est condamnée: soit à se dépeupler
 soit à s'appauvrir**

3. Les nouveaux espaces d'activité

La construction résidentielle ne représente, chaque année, que la moitié de la construction totale de bâtiments.

Les surfaces consacrées aux activités économiques, à la distribution et aux infrastructures augmentent plus vite que les surfaces consacrées à la fonction résidentielle

Bien qu'on y attache moins d'importance, la contribution des zones d'activités à l'étalement urbain est au moins aussi importante que celle de l'habitat

4. Les nouvelles demandes immobilières

Il existe une nouvelle demande immobilière, disjointe de la localisation de l'emploi, conjugaison de plusieurs facteurs:

- grand nombre des « jeunes » retraités**
- peur pour les retraites, la bourse, l'insécurité**
- l'immobilier perçu comme valeur refuge**

Dans certaines région, c'est même la fonction résidentielle qui devient motrice par rapport à l'emploi

5. L'allongement des déplacements

L'allongement des durées de déplacement est, lui-même, la conjugaison de deux types de facteurs :

5.1 La facilitation technique et économique des déplacements. L'accroissement des vitesses

5.2 La constante des durées de déplacement

5.1 La facilitation des déplacements

Sur la longue durée, les déplacements sont devenus plus faciles, plus confortables, plus rapides ... et plus accessibles par la forte baisse des coûts

Aujourd'hui, le taux de motorisation dépend davantage de la localisation géographique que du niveau de vie (le taux de motorisation est plus élevé dans les régions rurales les plus pauvres que dans les beaux quartiers de Paris)

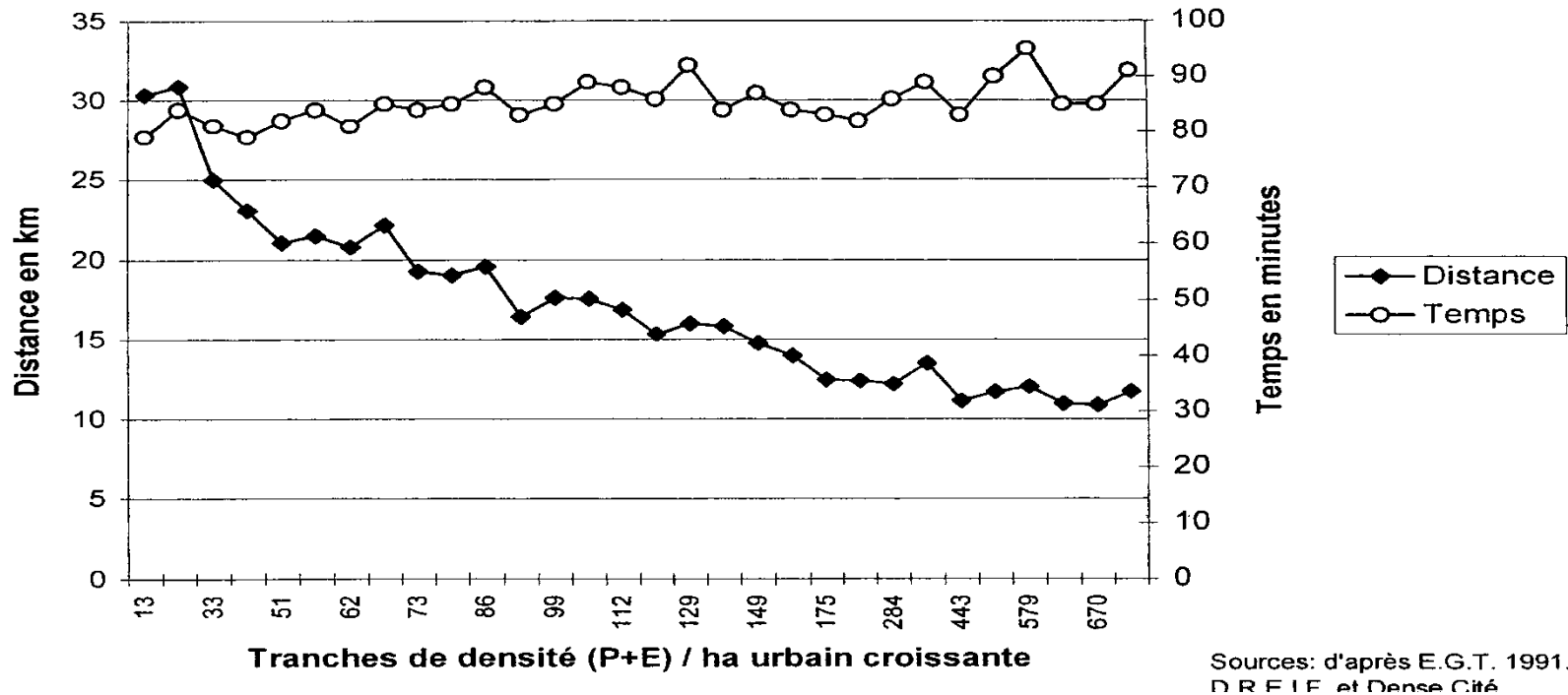
Seule la fin annoncée des ressources pétrolières constituera à terme un obstacle ... sans doute surmontable mais avec des coûts plus élevés

5.2 La constante des durées de déplacement

Contrairement à une idée de bon sens, lorsqu'on augmente la vitesse des déplacements, on ne réduit pas leurs durées (du moins, pas globalement) :

- ▶ L'étude statistique du "budgets temps" des ménages sur longue période indique que le temps moyen des déplacements ne varie pas ... car les journées ont toujours 24 heures
- ▶ Ce qui varie fortement, selon qu'on habite dans une région densément urbanisée ou rurale, ce sont uniquement les distances parcourues (cf. graphique)

5.2 La constante des durées de déplacement (suite)



Toute amélioration des infrastructures de transport, provoque une augmentation des distances parcourues et non une réduction des temps de déplacement

Conséquence de 5.1 + 5.2 : l'ouverture de l'espace

L'espace quotidiennement accessible par un piéton qui se déplace à 5 km/h, 90 m en deux A/R, est de 11 km² au maximum

Il passe à plus de 2.800 km² pour un automobiliste qui se déplace toujours 90 m en deux A/R, mais à 80 km/h

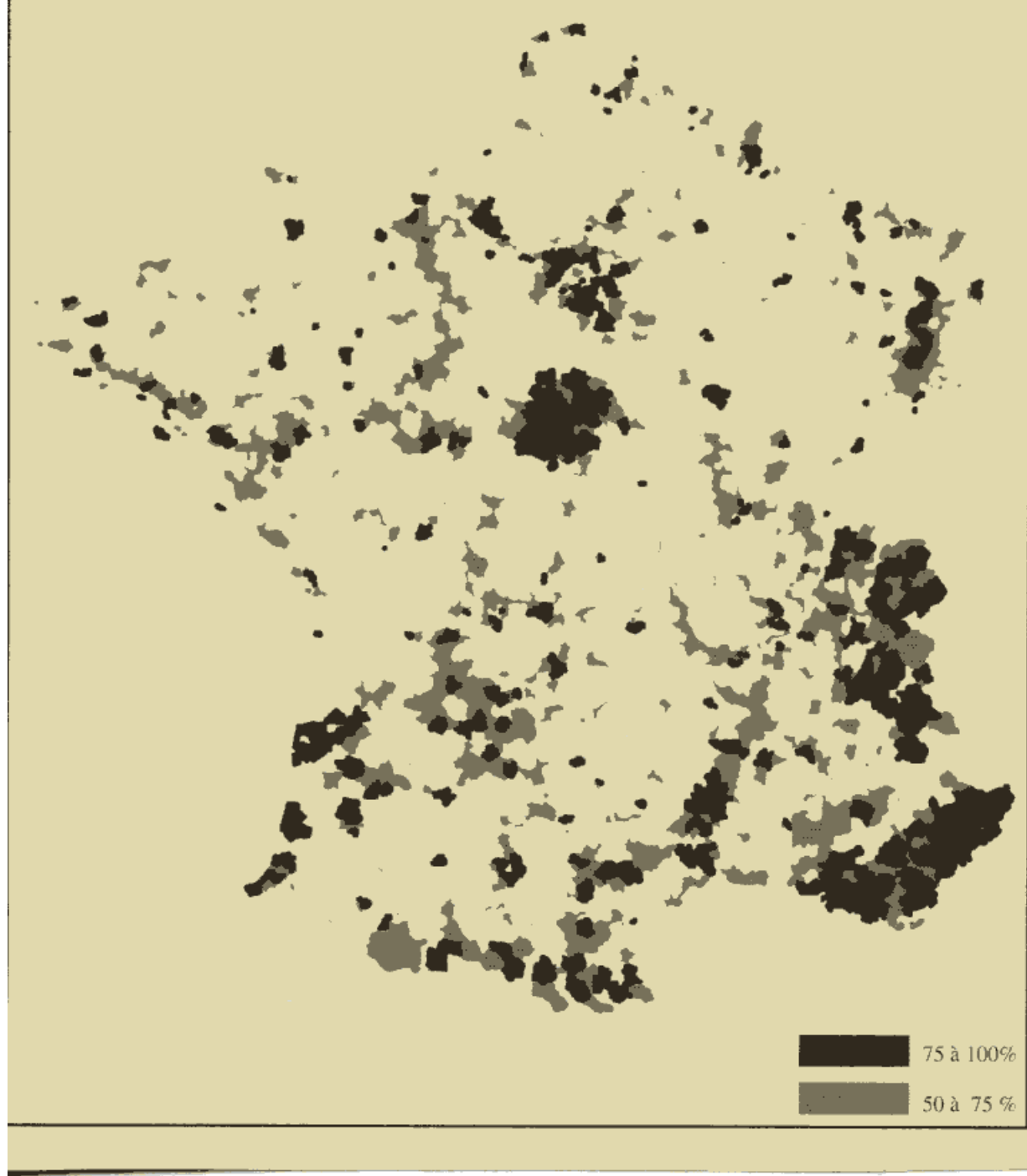
Quand on multiplie la vitesse par 3, on multiplie par 9 l'espace accessible depuis le point considéré

6. La fin du dualisme ville / campagne

1. Sociologiquement, les modes de vie et d'habitat se sont beaucoup rapprochés
2. Economiquement, les modes de consommation sont en passe de devenir identiques
3. En l'absence de politiques contraignantes, les usages "agricoles" et "naturels" du territoire ne peuvent pas résister aux usages de type « récréatifs » ou néo-ruraux

Mais c'est à tort qu'on assimile ces nouveaux usages aux prémices spéculatifs d'un étalement urbain (les néo-ruraux sont les premiers à s'opposer à l'urbanisation)

Carte des cantons
où les non
agriculteurs
achètent plus de
terres agricoles
que les agriculteurs



7. La faible valeur du foncier agricole

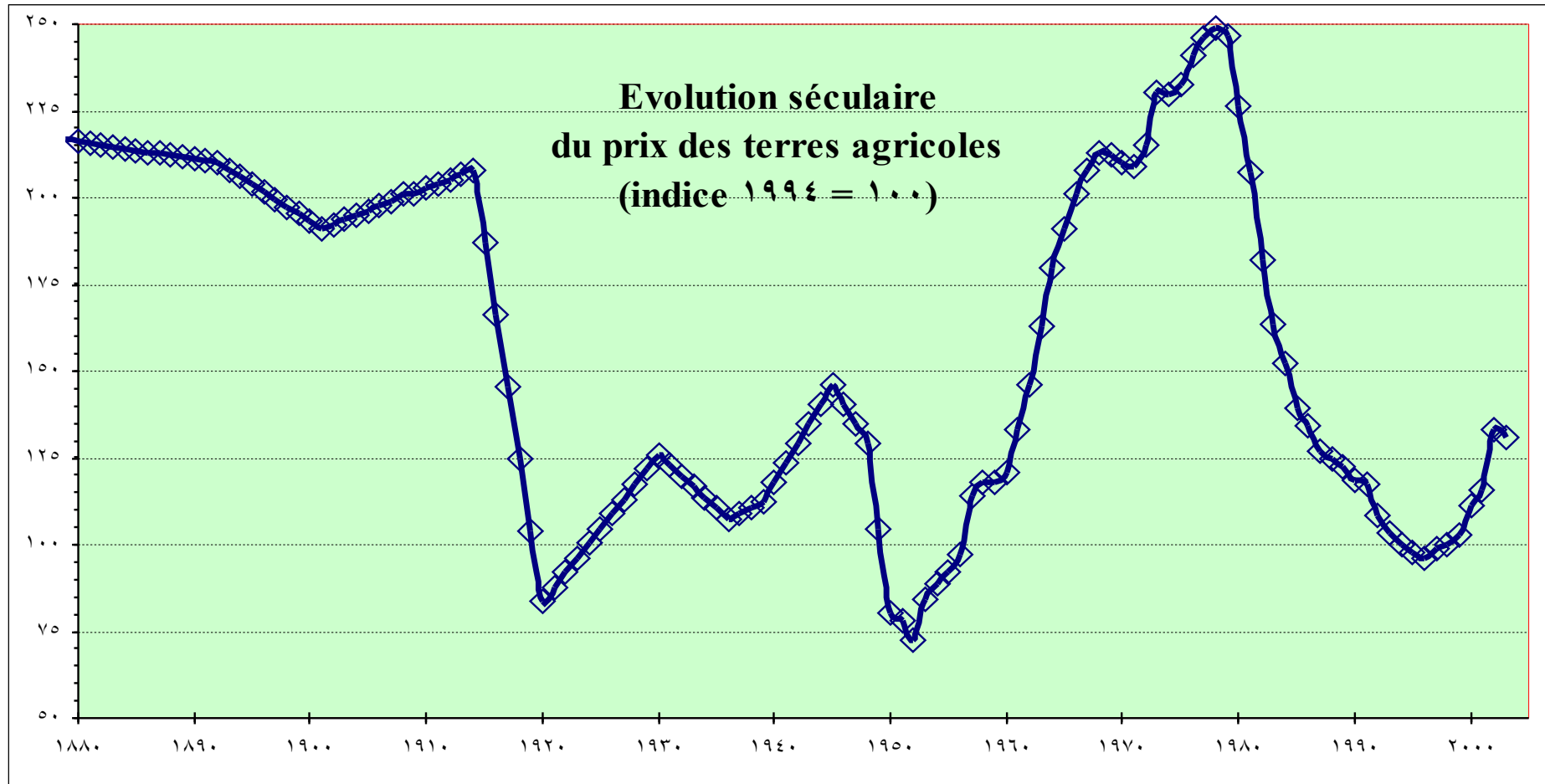
En France, les terres labourables achetées par les agriculteurs valent moins cher qu'en 1900 (hors inflation monétaire)

Elles valent également moins cher que dans tous les autres pays européens (sauf la Pologne)

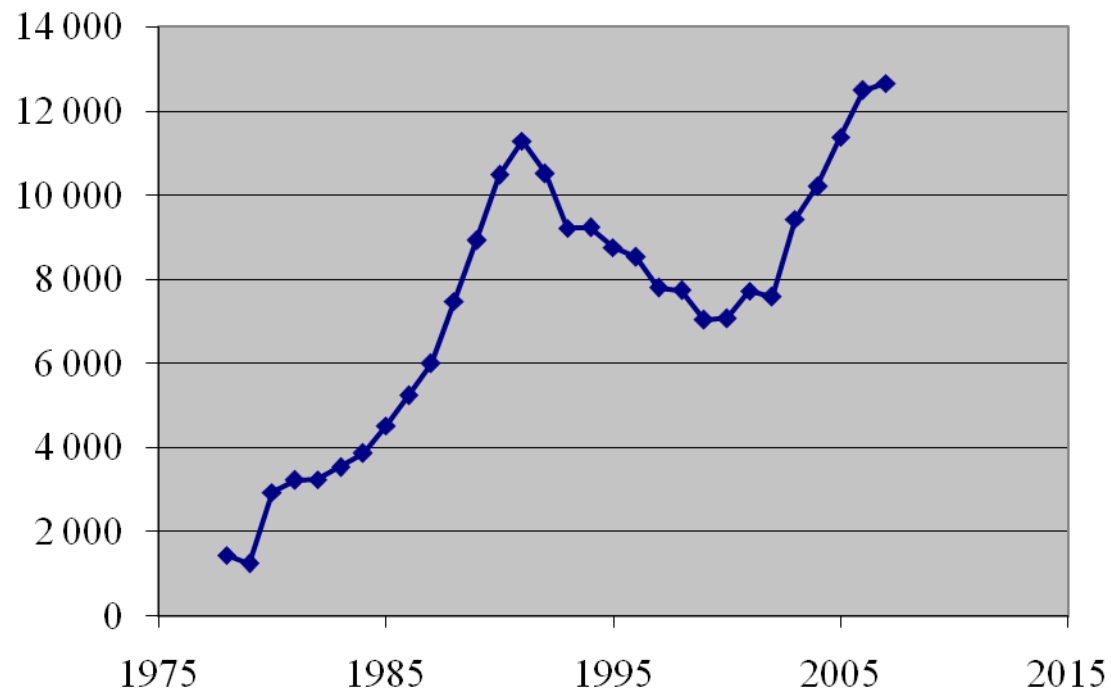
Compte tenu de l'élévation générale des revenus, la terre a une valeur décroissante par rapport aux valeurs immobilières

Cependant, on peut prévoir une forte augmentation de la terre à plus long terme du fait de l'amélioration de l'alimentation des pays pauvres et de la demande d'espace pour la production d'énergie

Le prix des terres labourables et des prairies naturelles est inférieur à celui de 1914



**Surface de terre labourable équivalente
à 1 mètre carré d'appartement parisien**



8 Les faibles coûts publics de l'étalement

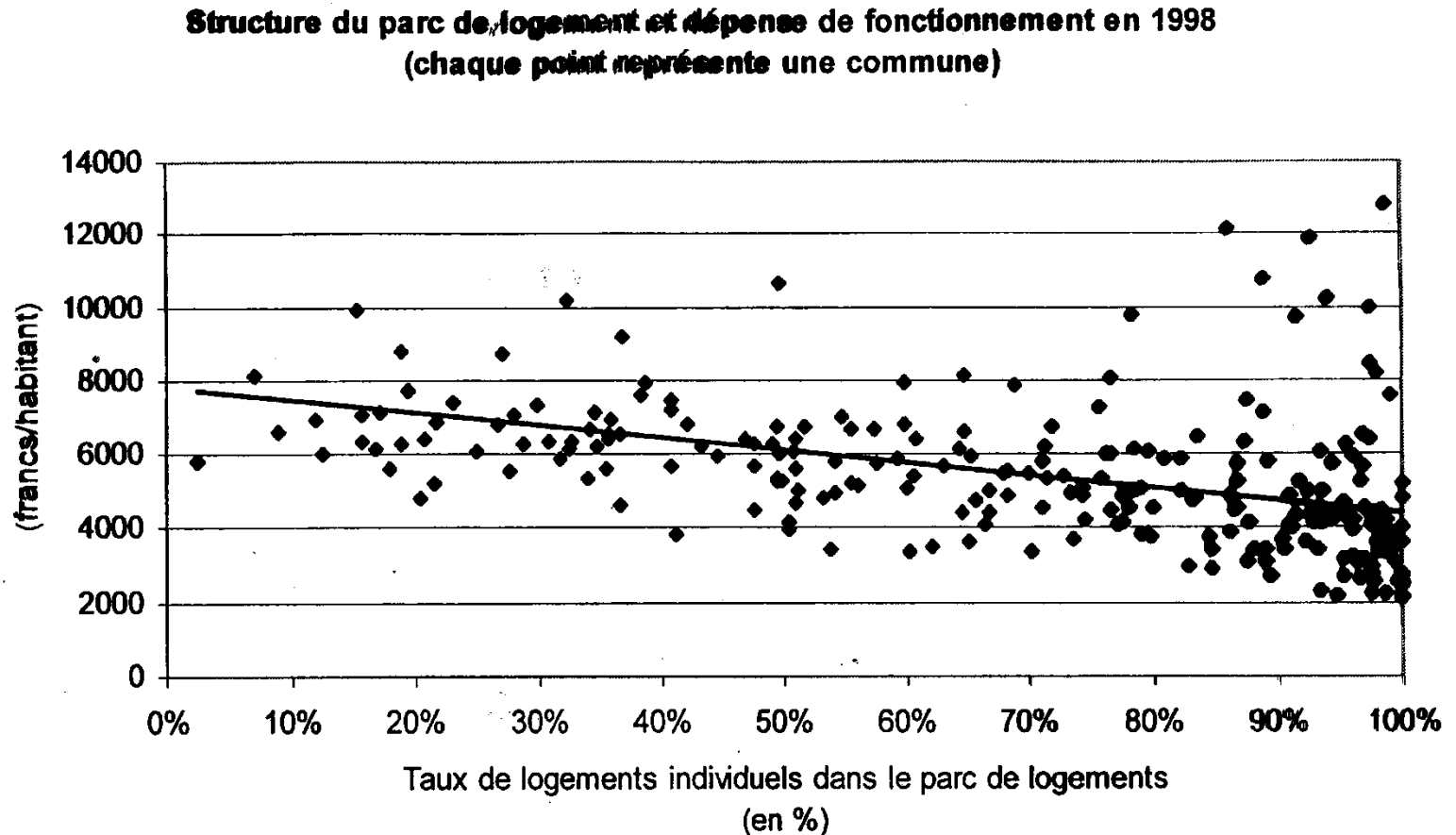
Il n'existe pas de preuve bien établie d'un surcoût de l'étalement urbain pour les budgets publics

Une étude statistique des communes situées entre 15 et 30 km du centre de Paris (page suivante) montre plutôt le contraire (en assimilant « étalement » et « maison individuelles »)

Inversement les coûts publics du renouvellement urbain sont toujours élevés (sauf dans les « dents creuses »)

Le bon sens semble indiquer que les très fortes et les très faibles densités sont les plus coûteuses. Il devrait donc exister un optimum entre les deux... mais à quel niveau ?

8. L'accroissement de la part de l'habitat individuel est corrélé avec la diminution des budgets publics par tête



9. Certains coûts privés augmentent avec la densité

Les coûts de déplacement diminuent généralement avec l'augmentation de la densité

... mais les coûts de constructions augmentent beaucoup avec la taille des bâtiments et l'encombrement du tissu urbain

En outre, à terme, la maison individuelle et le petit collectif seront plus favorables à la capture d'énergies renouvelables (puits canadiens, capteurs solaires)

10. Les effets pervers de certaines politiques

En freinant l'extension urbaine en continuité de l'urbanisation existante, la loi SRU a provoqué un étalement urbain accru à plus longue distance

Les collectivités publiques subventionnent l'étalement urbain en subventionnant de vastes zones d'activité périphériques

Au nom de la protection de l'environnement, les règles d'urbanismes ont trop souvent contraint les constructeurs à utiliser des terrains inutilement grands

B. Les enjeux fonciers

1. Enjeu financier : qui va payer l'urbanisation ?
2. Enjeu économique : accroître la production de droits à bâtir et en réduire le coût
3. Enjeu urbanistique : assurer la qualité de la production urbaine
4. Enjeu agricole : maintenir le potentiel agricole en dehors de la pression immobilière et récréative
5. Enjeu environnemental : maintenir des zones naturelles de biodiversité et réduire les distances parcourues

C. Les stratégies d'intervention

1. Afficher d'avance les coûts élevés de l'aménagement pour peser sur la négociation du foncier brut
2. Inversement, supprimer la TLE et le PLD (s'il existe encore), pour favoriser l'utilisation des dents creuses
3. Se fixer des objectifs de production de droits à bâtir en m²ho de plancher et non en m² de terrain à bâtir
4. Laisser les investisseurs libres d'aménager ou non des places de stationnement
5. Lorsqu'une zone est reconnue comme constructible, ne jamais y imposer de trop basses densités (libre au propriétaire de construire moins dense s'il le veut)

C. Les stratégies d'intervention (suite)

6. Cesser d'interdire la construction en limite de parcelle, dès lors que les deux propriétaires voisins sont d'accord
7. Négocier de manière informelle avec les propriétaires avant de fixer les limites d'une zone opérationnelle
8. Introduire une notion de compacité dans les zonages naturels et agricoles
9. Se mettre en mesure de faire des échanges de terres agricoles plutôt que de les exproprier
10. Adapter l'action foncière à la conjoncture actuelle: accompagner la décrue des prix fonciers

Prix des logements et montant de transactions rapportés à leur tendance longue (*)

Base 1970=1

Indice du prix des logements
rapporté au revenu disponible par
ménage, base 1970=1 (*)

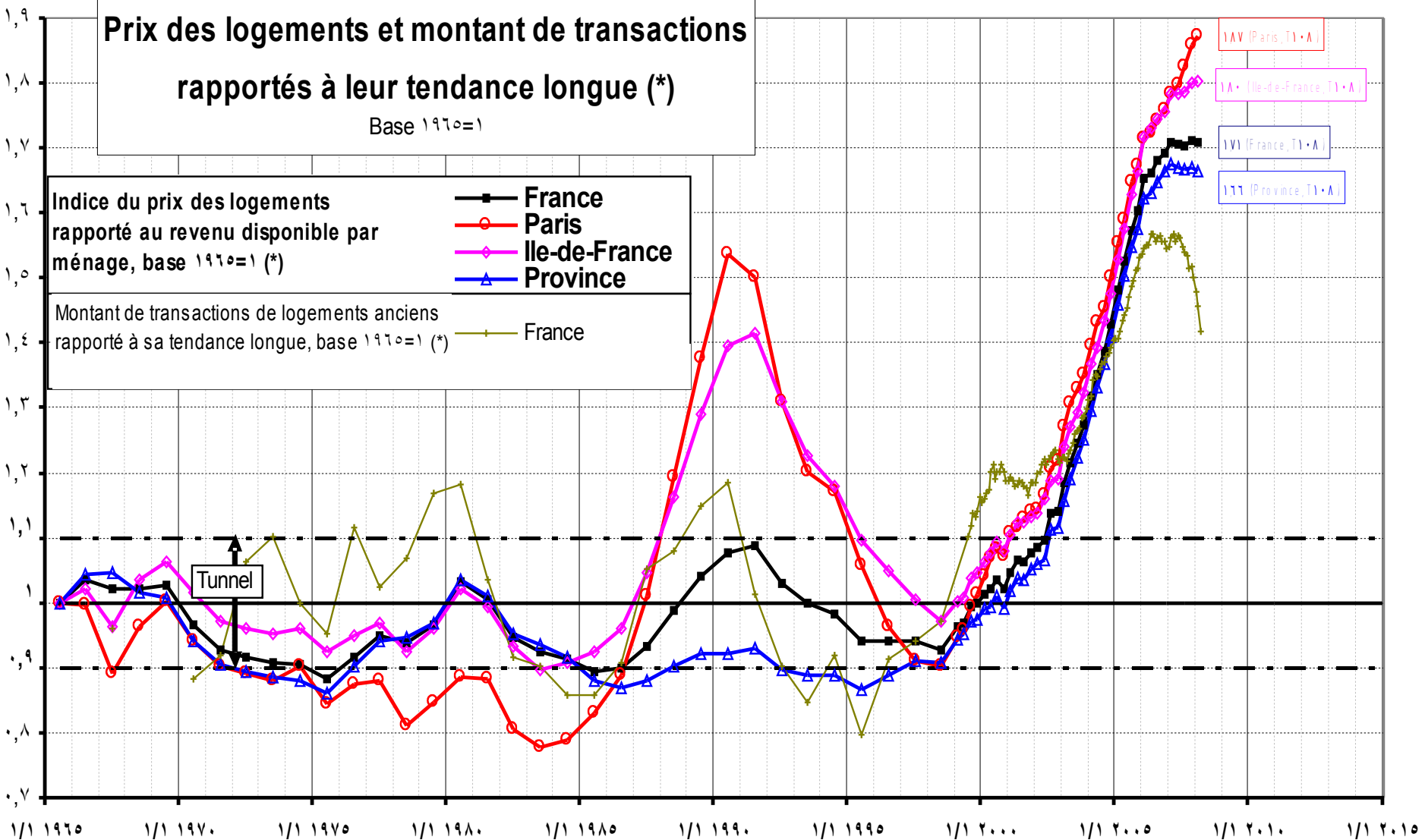
—■— France
—○— Paris
—◇— Ile-de-France
—△— Province

Montant de transactions de logements anciens
rapporté à sa tendance longue, base 1970=1 (*)

—+— France

Tunnel

1,8V (Paris, T1+A)
1,8A (Ile-de-France, T1+A)
1,6V (France, T1+A)
1,6A (Province, T1+A)



Indicateur de pouvoir d'achat immobilier des ménages au taux d'intérêt net d'inflation

Base 1965=1

